

Prof. dr. sc. Dragan Bolanča i mr. sc. Petra Amižić: Novi Pomorski zakonik R H i pitanje unifikacije PP
Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, god. 44, 1/2007., str. 41.-51.

Prof. dr. sc. Dragan Bolanča, redoviti profesor Pravnog fakulteta u Splitu
i mr. sc. Petra Amižić; asistentica Pravnog fakulteta u Splitu

NOVI POMORSKI ZAKONIK REPUBLIKE HRVATSKE I PITANJE UNIFIKACIJE POMORSKOG PRAVA

UDK: 347.79 (497.5)

Primljeno: 10. 11. 2006.

Izvorni znanstveni rad

Republika Hrvatska, kao pomorska država, ima osobiti interes pratiti unifikacijske težnje u uređenju pomorskopravnih odnosa. Novi Pomorski zakonik Republike Hrvatske stupio je na snagu dana 29. prosinca 2004. god. U njemu Republika Hrvatska prihvaća nove međunarodne konvencije pomorskog upravnog i imovinskog prava i dosljedno ih ozakonjuje u domaćem pravu. Također slijedi pravnu stečevinu Europske unije. Stoga možemo reći da novi zakonski akt predstavlja napredak u razvoju hrvatskog pomorskog prava.

Ključne riječi: *pomorski zakonik Republike Hrvatske, nacionalno pravo, europsko pravo*

1. UVOD

Poznato je da je pomorsko pravo (engl. *maritime law*) sustav normi koje reguliraju pravne odnose u vezi s pomorskim djelatnostima, te da je uz autonomnost, njegova bitna značajka univerzalnost.¹ Naime, pomorsko pravo izvorno pripada kontinentalnom pravnom sustavu, ali u suštini predstavlja miješani pravni sustav, jer sadrži niz elemenata anglosaksonskog prava,² pa je tendencija unifikacije (ujednačavanja) pomorskog prava odraz nastojanja da se uklone nastale razlike u pravima pojedinih zemalja, koje mogu sputavati međunarodni razvoj pomorskih aktivnosti.³ Premda se vjerojatno nikada neće postići potpuna unifikacija,⁴ ujednačavanje pomorskog prava (imovinskog i upravnog), imperativ je sadašnjice.⁵ Novi **Pomorski zakonik** Republike Hrvatske

¹ Tako **Ivo Grabovac – Ranka Petrinović**: *Pomorsko pravo (pomorsko javno, upravno i radno pravo)*, Split, 2006., str. 1.

² Detaljnije **Dragan Bolanča**: *Maritime Law in the Era of Globalisation – Universal Law of a Mixed Legal System*, "Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu", br. 3-4, 2002., str. 333. – 338., **William Tetley**: *Mixed Jurisdictions: Common Law v. Civil Law (Codified and Uncodified)*, Louisiana Law Review, br. 3, 2000., str. 685. – 686.

³ **Ivo Grabovac**: *Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije*, Split, 1995., str. 7.

⁴ Više o tome **Jan Lopuski**: *The Role Played by International Law in the Formation of Maritime Law – A Retrospective View on the Turn of the 20th Century and in the Era of Globalisation*, "Revista Europea de Derecho de la Navegacion Maritima y Aeronautica", Malaga, br. 16, 2000., str. 2157. – 2158.

⁵ Tako **Ivo Grabovac**: *Ujednačavanje pomorskog prava i interesi Hrvatske*, "Pomorsko poredbeno pravo", br. 158, 2004., str. 1.

(dalje – PZ ‘04.)⁶ stupio je na snagu dana 29. prosinca 2004. god. (čl. 1032.), kada je prestao važiti stari Pomorski zakonik iz 1994. god. (dalje – PZ ‘94.),⁷ osim odredaba o upisu brodova koje prestaju važiti osnivanjem upisnika jahti (čl. 1032).⁸ *Ratio* pojavljivanja novog zakonodavnog akta, uvjetovali su mnogobrojni razlozi.⁹ To su npr. potreba usklađivanja hrvatskog pomorskog prava s međunarodnim konvencijama koje su usvojene prije i nakon 1994. god.,¹⁰ izdvajanje materije pomorskog dobra iz PZ ‘94. i uređivanje posebnim Zakonom o pomorskom dobru i morskim lukama iz 2003. god.,¹¹ usavršavanje sustava pravnih pravila o stvarnim pravima na brodu,¹² te o postupku ovrhe i osiguranja na brodu i teretu.¹³ Konačno, htjelo se olakšati poslovanje hrvatskih brodarskih tvrtki¹⁴ i poboljšati pravni položaj naših pomoraca u slučaju štete u vidu povrede tjelesnog integriteta.¹⁵

⁶ Vidi “Narodne novine”, br. 181/05.

⁷ Vidi “Narodne novine”, br. 17/94., 74/94. i 43/96. Inače, to je bio “*prvi cjeloviti i sutavni pomorski zakonodavni zbornik, pravi hrvatski corpus iuris maritimi*” – tako **Ivo Grabovac**: *Pomorski zakonik s pojmovnim kazalom*, Zagreb, 1994., str. V. U čemu je bila važnost zakonodavnog akta iz 1994. god. vidi **Dragan Bolanča** – **Axel Luttenberger**: *Some Views on the New Croatian Maritime Code*, “Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu”, br. 1 – 2, 1995., str. 113. – 117.

⁸ Upisnici jahti morali su se osnovati u roku od 6 mjeseci od dana stupanja na snagu Zakonika (čl. 1030., st. 1), ali to do danas još nije učinjeno – vidi **Siniša Prnjak**: *Postupak upisa u upisnik jahti i očevdinih brodice*; Zbornik radova sa savjetovanja “Pomorski zakonik Republike Hrvatske i druge novine iz područja pomorskog i prometnog prava”, Rijeka, 2005., str. 57. – 64.

⁹ Više o tome **Igor Vio**: *Predgovor*, Zbornik radova sa savjetovanja “Pomorski zakonik Republike Hrvatske i druge novine iz područja pomorskog i prometnog prava”, Rijeka, 2005., str. 7.

¹⁰ Vidi **Dorothea Čorić**: *Novi Pomorski zakonik*, Zbornik radova sa savjetovanja Pomorski zakonik Republike Hrvatske i druge novine iz područja pomorskog i prometnog prava”, Rijeka, 2005., str. 9. – 11. O novostima na području pomorskog upravnog prava vidi **Maja Marković Kostelac**: *Sigurnost plovidbe u novom Pomorskom zakoniku*, Zbornik radova sa savjetovanja “Pomorski zakonik Republike Hrvatske i druge novine iz područja pomorskog i prometnog prava”, Rijeka, 2005., str. 29. – 36, **Axel Luttenberger**: *Postignuća Zakona o sigurnosnoj zaštiti trgovačkih brodova i luka otvorenih za međunarodni promet*, Zbornik radova sa savjetovanja “Pomorski zakonik Republike Hrvatske i druge novine iz područja pomorskog i prometnog prava”, Rijeka, 2005., str. 221. – 231.

¹¹ Poblje **Dragan Bolanča**: *Pravni status morskih luka kao pomorskog dobra u Republici Hrvatskoj*, Split, 2003., str. 249. – 282.

¹² Detaljnije **Jasenka Marin**: *Novo pravno uređenje hipoteke na brodu*, Zbornik radova sa savjetovanja “Pomorski zakonik Republike Hrvatske i druge novine iz područja pomorskog i prometnog prava”, Rijeka, 2005., str. 65. – 81., **Zoran Tasić**: *Pomorski privilegiji u kontekstu novog Pomorskog zakonika*, Zbornik radova sa savjetovanja “Pomorski zakonik Republike Hrvatske i druge novine iz područja pomorskog i prometnog prava”, Rijeka, 2005., str. 83. – 86.

¹³ **Gordan Stanković**: *Ovrha i osiguranje na brodu i teretu – novosti u svjetlu novog Pomorskog zakonika*, Zbornik radova sa savjetovanja “Pomorski zakonik Republike Hrvatske i druge novine iz područja pomorskog i prometnog prava”, Rijeka, 2005., str. 145. – 162.

¹⁴ O tome **Petar Kragić**: *Utjecaj novina u Pomorskom zakoniku na poslovanje hrvatskih brodara*, Zbornik radova sa savjetovanja “Pomorski zakonik Republike Hrvatske i druge novine iz područja pomorskog i prometnog prava”, Rijeka, 2005., str. 87. – 101.

¹⁵ Više **Srdan Šimac**: *Odgovornost za štetu nastalu zbog tjelesne ozljede, smrti ili narušena zdravlja člana posade broda prema novom Pomorskom zakoniku*, Zbornik radova sa savjetovanja “Pomorski zakonik Republike Hrvatske i druge novine iz područja pomorskog i prometnog prava”, Rijeka, 2005., str. 37. – 56.

2. NEKE NOVOSTI NA PODRUČJU POMORSKOG UPRAVNOG PRAVA

Dio PZ '04. o sigurnosti plovidbe sadrži najznačajnije promjene u odnosu na ranija zakonska rješenja kao rezultat razvoja novih standarda u području sigurnosti plovidbe i zaštiti mora od onečišćenja.¹⁶ Nadalje, potpisivanjem *Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju između Europskih zajednica i njihovih država članica* i naše države u listopadu 2001. god., Republika Hrvatska je preuzela obvezu da svoje zakonodavstvo (uključujući pomorsko) uskladi s pravnom stečevinom (fran. *acquis communautaire*, engl. *community patrimony*, njem. *gemeinschaftlicher Besitzstand*)¹⁷ Europske unije.¹⁸ Neke zakonske odredbe, zajedno s ovlastima iz prijelaznih i završnih odredaba, predstavljaju temelj za cjelovito usklađenje tehničkog zakonodavstva putem podzakonskih propisa.

a) **Pravilnik o brodicama i jahtama**¹⁹ u skladu s PZ '04. god. sadrži novu definiciju jahte²⁰ kao plovnog objekta *sui generis*, jer je u tehničkom smislu i u smislu odredaba o sigurnosti plovidbe, uređena na način sličan brodicama, dok je u statusnom smislu (upis, brisanje, stjecanje stvarnih prava) izjednačena s brodom. Posljedično i pojam brodice²¹ doživio je izmjenu, jer je napuštena negativna definicija u korist pozitivnog sadržajnog određenja ovog pojma. Kombinacijom definicije pojma jahte i pojma brodice dolazimo do definicije pojma *rekreacijsko plovilo* (engl. *recreational craft*)²² kako ga uređuje Direktiva 94/25/EZ²³ Europskog Parlamenta i Vijeća od 16. lipnja 1994. god. koja se

¹⁶ Tako Marković Kostelac, *op. cit.*, str. 29.

¹⁷ Maja Bratanić i dr.: *Četverojezični rječnik prava Europske unije*, Zagreb, 2003. str. 2.

¹⁸ "Stranke pridaju važnost usklađivanju postojećega hrvatskog zakonodavstva sa zakonodavstvom Zajednice. Hrvatska će nastojati osigurati postupno usklađivanje postojećih zakona i budućeg zakonodavstva s pravnom stečevinom Zajednice (*acquis*)" (čl. 69., st. 1.) – vidi **Vlada Republike Hrvatske (Ministarstvo za europske integracije): Sporazum o stabilizaciji i pridruživanju između Europskih zajednica i njihovih država članica**, Zagreb, 2002., str. 32.

¹⁹ Vidi "Narodne novine", br. 27/05. i 57/06. Ovaj je akt donio ministar mora, turizma, prometa i razvitka na temelju čl. 1021., st. 3. PZ '04. Stupio je na snagu dana 05. ožujka 2005. god. (čl. 101.), kada je prestao važiti Pravilnik o brodicama (NN. 81/94., 77/01., 8/02. i 122/04.) – čl. 100. Međutim, i dalje ostaju na snazi odredbe čl. 95. – 99. starog Pravilnika u vezi postupka upisa brodica sve do osnivanja EOP očevdnika brodica (čl. 99. i čl. 100.). Nadalje, odredba čl. 4., st. 4. primjenjuje se od 01. siječnja 2006. god. (tom se odredbom propisuje slučaj kada sukladno nacionalnim propisima države čiju zastavu brodica ili jahta vije osposobljenost nije propisana, pa osoba koja upravlja brodicom ili zapovjednik jahte moraju biti osposobljeni sukladno odredbama tog Pravilnika) – vidi **Prnjak, op. cit.**, str. 57. – 64. O starom Pravilniku vidi **Dragan Bolanča: Pomorsko pravo – odabrane teme**, Split, 1999., str. 107. – 109.

²⁰ "Jahta jest plovni objekt za sport i razonodu, neovisno koristi li se za osobne potrebe ili za gospodarsku djelatnost, a čija je duljina veća od 12 metara i koji je namijenjen za dulji boravak na moru, te koji je pored posade ovlašten prevoziti ne više od 12 putnika" (čl. 5., toč. 20 PZ '04.). Novi Pravilnik sadrži podjelu jahti na one za osobne i za gospodarske namjene (čl. 3., toč. 4. i 5.).

²¹ "Brodica jest plovni objekt namijenjen za plovidbu morem koji nije brod ili jahta, čija je duljina veća od 2,5 metara, ili ukupne snage porivnih strojeva veća od 5 kW" (čl. 5., toč. 15 PZ '04.). Novi Pravilnik dijeli brodice na one za osobne potrebe, za gospodarske namjene i javne brodice (čl. 3., toč. 1. i 2.).

²² "Rekreacijsko plovilo jest plovilo bilo koje vrste namijenjeno za sport i razonodu duljine trupa od 2,5 do 24 metra mjerenoj prema usaglašenoj normi, neovisno o vrsti poriva" (čl. 3., toč. 6. Pravilnika iz 2005.).

²³ Vidi čl. 3., toč. 22. Pravilnika iz 2005..

odnosi na rekreacijska plovila s dopunama (Direktiva 2003/44/EZ Europskog Parlamenta i Vijeća, te Uredba Europskog Parlamenta i Vijeća 1882/2003/EZ). Time je hrvatsko pomorsko zakonodavstvo usklađeno s ovom direktivom. Konačno, glava III. Pravilnika (Stavljanje na tržište), primjenjuje se od dana pristupanja Republike Hrvatske Europskoj uniji (čl. 93.).²⁴

b) PZ '04. navodi među prijelaznim i završnim odredbama (čl. 1019.) da će se posebnim zakonom propisati uvjeti koje moraju ispunjavati priznate organizacije²⁵ i ovlaštena tijela²⁶ te način i postupak davanja ovlasti (st. 1.), da će do donošenja zakona iz st. 1. poslove priznate organizacije i ovlaštenog tijela obavljati Hrvatski registar brodova sukladno Zakonu o Hrvatskom registru brodova (st. 2.), te da će se do pristupanja Republike Hrvatske Europskoj uniji, na postupak pripreme, donošenja, objavljivanja i stupanja na snagu Tehničkih pravila²⁷ primjenjivati Zakon o Hrvatskom registru brodova (st. 3). Pojmovi *priznata organizacija* i *ovlašteno tijelo* uvedeni su radi usklađenja s odgovarajućim propisima Europske unije – Direktiva 94/57/EC izmijenjena Direktivama 98/58/EC i 2001/105/EC. Tim se direktivama propisuju uvjeti koje mora zadovoljavati određeno društvo da bi obavljalo statutaru certifikaciju brodova koji viju zastave država članica Unije, način ovlašćivanja i oduzimanja ovlaštenja, te odgovornosti država i društava. Kako priznanje od strane Europske unije može predložiti samo država članica, Republika Hrvatska će predložiti Hrvatski registar brodova za uvrštavanje u listu priznatih organizacija, tek po pristupu u članstvo. Stoga je u čl. 1019. uloga priznate organizacije i ovlaštenog tijela do našeg ulaska u Europsku uniju, povjerena Hrvatskom registru brodova. Nadalje, primjena naprijed navedenih direktiva, *inter alia*, tražit će izdvajanje uloge donositelja propisa od uloge primjenitelja propisa, pa će ovlast za donošenje *Tehničkih pravila za statutaru certifikaciju pomorskih objekata*, prijeći s Hrvatskog registra brodova na ministra mora, turizma, prometa i razvitka.²⁸

c) **Zakon o sigurnosnoj zaštiti trgovačkih brodova i luka otvorenih za javni promet**²⁹ donesen je nakon izmjena i dopuna *Međunarodne konvencije o zaštiti ljudskih života na moru* (engl. *International Convention for the Safety of*

²⁴ Poblize **Markovčić Kostelac**, *op. cit.*, str. 30. – 31.

²⁵ *Priznata organizacija* jest organizacija koja ispunjava uvjete propisane posebnim propisom i koja je ovlaštena od Ministarstva (nadležnog za pomorstvo) za obavljanje statutarne certifikacije pomorskih objekata, a koja obuhvaća obavljanje pregleda i izdavanje propisanih isprava (čl. 5., toč. 36. PZ'04.).

²⁶ *Ovlašteno tijelo* je organizacija koja ispunjava uvjete propisane posebnim propisom i koja je ovlaštena od Ministarstva (nadležnog za pomorstvo) za obavljanje statutarne certifikacije pomorskih objekata, a koja obuhvaća obavljanje ocjene sukladnosti brodica za sport i razonodu i jahti duljine do 24 m tijekom gradnje (čl. 5., toč. 38. PZ'04.).

²⁷ *Tehnička pravila za statutaru certifikaciju pomorskih objekata* su propisi doneseni na temelju ovog Zakonika, kojima se utvrđuju zahtjevi kojima moraju udovoljavati pomorski objekti i kompanije, kao i način obavljanja tehničkog nadzora i izdavanja isprava, zapisa i knjiga pomorskog objekta i kompanije (čl. 5., toč. 39. PZ'04.).

²⁸ *Ibid*, str. 32. – 33.

²⁹ Vidi "Narodne novine", br. 48/04. i 51/04. Stupio je na snagu dana 22. travnja 2004. god.

Life at Sea – SOLAS), 1974. god.³⁰ U prosincu 2002. god. prihvaćene su izmjene i dopune SOLAS konvencije u vezi s mjerama sigurnosne zaštite radi sprječavanja terorističkih napada na brodove trgovačke mornarice, pa je dodana nova glava – XI. 2. (stara glava XI. preimenovana je u XI. 1.). Dakle, uz pojam sigurnosti (engl. *safety*), uveden je nov pojam – sigurnosna zaštita (engl. *security*) brodova (i luka). Posebnim pravilom novog poglavlja donesen je *Međunarodni pravilnik o sigurnosnoj zaštiti brodova i lučkih prostora* (engl. *International Ship and Port Facilities Security Code – ISPS Code*). Naš PZ '04. usklađen je s rješenjima Pravilnika iz 2002. god. Trgovački brod upisan u hrvatski upisnik da bi bio sposoban za plovidbu mora imati Međunarodnu svjedodžbu o sigurnosnoj zaštiti broda (engl. *International Ship Security Certificate*) tj. mora ispunjavati uvjete SOLAS konvencije i ISPS Pravilnika i ovog Zakona (čl. 17.). Tu svjedodžbu izdaje *ovlaštena organizacija za sigurnosnu zaštitu brodova*, a to je organizacija koja ispunjava uvjete propisane posebnim propisom i koja je ovlaštena od Ministarstva (nadležnog za pomorstvo) za obavljanje statutarne certifikacije glede sigurnosne zaštite brodova (čl. 5., toč. 37. PZ '04. god.). I ovaj je pojam preuzet iz Direktive 94/57/EC izmijenjene Direktivama 98/58/EC i 2001/105/EC (ovlaštena organizacija za sigurnosnu zaštitu brodova u Republici Hrvatskoj jest Hrvatski registar brodova).³¹

d) **Pravilnik o pomorskoj opremi**³² propisuje zahtjeve za pomorsku opremu kojom se sukladno međunarodnim konvencijama opremaju brodovi hrvatske državne pripadnosti, kao i uvjeti za stavljanje takve opreme na tržište u Republici Hrvatskoj (čl. 1.). Te međunarodne konvencije su (čl. 2., toč. 6.): 1. *Međunarodna konvencija o zaštiti mora od onečišćenja s brodova* (engl. *International Convention*

³⁰ Vidi "Službeni list SFRJ – Međunarodni ugovori", br. 2/81. Republika Hrvatska je stranka konvencije temeljem notifikacije o sukcesiji od 08. listopada 1991. god. ("Narodne novine – Međunarodni ugovori", br. 1/92), a stupila je na snagu dana 08. siječnja 1993. god. – vidi **Marula Vujasinović: Dokumentacija (Pregled međunarodnih instrumenata uz hrvatski prijevod, datume potpisivanja i stupanja na snagu za Republiku Hrvatsku)**, "Poredbeno pomorsko pravo", Zagreb, br. 160, 2006., str. 108. SOLAS konvenciju donijela je Međunarodna pomorska organizacija (engl. *International Maritime Organization – IMO*) i posljednja verzija teksta iz 1974. god. s naknadnim izmjenama i dopunama (SOLAS Protokol, 1978. sukcesijom je stupio na snagu dana 08. siječnja 1993. god., a SOLAS Protokol 1988. na snazi je od 03. veljače 2000. god. – *ibid.*, str. 109.) predstavlja najvažniji i najpotpuniji međunarodni instrument o sigurnosti plovidbe na moru. Konvencija je podijeljena u XII glava (poglavlja): I. Opće odredbe, II. Konstrukcija, III. Sredstva za spašavanje života, IV. Radio, V. Sigurnost plovidbe, VI. Prijevoz tereta, VII. Prijevoz opasnih tvari, VIII. Nuklearni brodovi, IX. Sigurnosno vođenje brodova, X. Mjere sigurnosti za brza plovila, XI. 1. Posebne mjere za povećanje sigurnosti na moru, XI. 2. Posebne mjere za povećanje sigurnosne zaštite na moru, XII. Dodatne mjere sigurnosti za prijevoz rasutog tereta – vidi **Grabovac, op. cit.**, str. 45. – 46.

³¹ **Marković Kostelac, op. cit.**, str. 32. – 33. **Axel Luttenberger: Postignuća Zakona o sigurnosnoj zaštiti trgovačkih brodova i luka otvorenih za međunarodni promet**, Zbornik radova sa savjetovanja "Pomorski zakonik Republike Hrvatske i druge novine iz područja pomorskog i prometnog prava", Rijeka, 2005., str. 221. – 231.,

³² Vidi "Narodne novine", br. 94/05. Stupio je na snagu dana 09. kolovoza 2005. god., donio ga je ministar mora, turizma, prometa i razvitka na temelju čl. 77., st. 2. PZ '04. god. (ministar je ovlaštena osoba za donošenje Tehničkih pravila u vezi utvrđivanja sposobnosti broda za plovidbu).

for the Prevention of Pollution from Ships) 1973., kako je izmjenjena i dopunjena Protokolom iz 1978. (MARPOL 1973/78.)³³ sa svim kasnijim izmjenama i dopunama MARPOL 1973./78., 2. SOLAS konvencija 1974., 3. *Međunarodna konvencija o teretnim linijama* (engl. *International Convention on Load Lines*) 1966. god. (tzv. LL 66.)³⁴ izmijenjena Protokolom 1988. god.³⁵ i 4. *Konvencija o međunarodnim pravilima izbjegavanja sudara na moru* (engl. *Convention on International Regulations for Preventing Collisions at Sea*) 1972. god. (tzv. COLREG 72.).³⁶ Ovaj pravilnik je prihvatio Direktivu Vijeća Europske zajednice 96/98/EZ od 20. prosinca 1996. god. (s izmjenama i dopunama)³⁷ o pomorskoj opremi. Odredbe čl. 6. (stavljanje na tržište), čl. 9. (ovlaštena tijela), čl. 10. (označavanje opreme) i čl. 15. (zamjena opreme izvan Europske unije), primjenjivat će se od dana pristupanja Republike Hrvatske Europskoj uniji (čl. 17.).

e) Prema PZ '04. inspekcijski nadzor nad provođenjem odredaba tog zakonika i propisa u području sigurnosti plovidbe i zaštite pomorskog okoliša donesenih na temelju tog zakonika, obavljaju inspektori sigurnosti plovidbe Ministarstva mora, turizma, prometa i razvitka, te lučkih kapetanija (čl. 165., st. 1.). Ministar propisuje stručnu spremu, ispite i ostale posebne uvjete koje mora ispunjavati inspektor sigurnosti plovidbe (čl. 165., st. 3.), te utvrđuje posebnim propisom način i postupke obavljanja inspekcijskog nadzora sigurnosti plovidbe (čl. 166., st. 3.). Sve je to dužan učiniti u roku od godine dana od dana stupanja na snagu PZ '04. (čl. 1021., st. 3.). I Zakon o sigurnosnoj zaštiti trgovačkih brodova i luka otvorenih za javni promet iz 2004. god. također ga obvezuje da donese propise o načinu i postupcima obavljanja inspekcijskog pregleda brodova i luka (čl. 51.). Ministar je postupio u skladu s navedenim zakonskim odredbama i donio je poseban ***Pravilnik o obavljanju inspekcijskog nadzora sigurnosti plovidbe***³⁸ koji slijedi rješenja novog zakonika. Naime (čl. 167., st. 1.), inspekcijski nadzor nad stranim brodovima u lukama Republike Hrvatske provodi se sukladno postupcima utvrđenim *Pariškim memorandumom o suglasnosti o nadzoru države*

³³ MARPOL '73. i Protokol '78. (vidi "Službeni list SFRJ – Međunarodni ugovori", br. 2/85) na snazi su u Republici Hrvatskoj od 08. listopada 1991. god. na temelju notifikacije o sukcesiji (vidi "Narodne novine – Međunarodni ugovori", br. 1/92.). Protokol iz 1997. god. kojim se mijenja MARPOL 73/78, na snazi je od 19. svibnja 2005. god. ("Narodne novine – Međunarodni ugovori", br. 4/05.) – vidi **Vujasinović, op. cit.**, str. 137. – 138. O konvenciji vidi **Predrag Stanković: Pomorske havarije**, Zagreb, 1995., str. 119. – 121., **Drago Pavić: Pomorske havarije i osiguranje**, Split, 2003., str. 105. – 108.

³⁴ Vidi "Službeni list SFRJ – Međunarodni ugovori", br. 4/69. Republika Hrvatska je stranka te konvencije od 08. listopada 1991. god. ("Narodne novine – Međunarodni ugovori", br. 1/92), a konvencija je na snazi od dana 08. siječnja 1993. god. – vidi **Vujasinović, op. cit.**, str. 110. O konvenciji vidi **Ivo Grabovac: Doprinos nekih međunarodnih konvencija sigurnosti plovidbe**, "Pomorski zbornik", Rijeka, br. 40, 2002., str. 431. – 432.

³⁵ Republika Hrvatska pristupila je tom Protokolu ("Narodne novine – Međunarodni ugovori", br. 13/99.), a na snazi je od 03. veljače 2000. god. – vidi **Vujasinović, op. cit.**, str. 111.

³⁶ Vidi "Službeni list SFRJ – Međunarodni ugovori", br. 60/75. Republika Hrvatska je stranka konvencije temeljem notifikacije o sukcesiji ("Narodne novine – Međunarodni ugovori", br. 1/92), a stupila je na snagu dana 08. listopada 1992. god. – *ibid*, str. 116., vidi **Pavić, op. cit.**, str. 119.

³⁷ Vidi čl. 2., toč. 1.

³⁸ Vidi "Narodne novine", br. 127/05. Stupio je na snagu dana 03. studenog 2005. god. – pobježe o pravilniku **Axel Luttenberger: Pomorsko upravno pravo**, Rijeka, 2005., str. 34. – 41.

luke (engl. *Paris Memorandum of Understanding on Port State Control*) 1982. (tzv. PARIS MOU 82.).³⁹ Strani brod mora imati važeće isprave u skladu s nabrojenim međunarodnim konvencijama u čl. 167., st. 2. To su: 1. SOLAS 74., 2. LL 66., 3. MARPOL 73./78., 4. CORLEG 72. 5. *Međunarodna konvencija o standardima za izobrazbu, izdavanje svjedodžbi i obavljanje brodske straže pomoraca* (engl. *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*, 1978. god. (tzv. STCW konvencija),⁴⁰ 6. *Međunarodna konvencija o minimalnim standardima na trgovačkim brodovima* (engl. *Convention No. 147 International Labour Organization Concerning Minimum Standards in Merchant Ship*) 1976. god.,⁴¹ 7. *Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja mora uljem* (engl. *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage*) 1992. god. (tzv. CLC 92.).⁴² i 8. *Međunarodna konvencija o baždarenju brodova* (engl. *International Convention on Tonnage Measurement of Ship*) iz 1969. god. (tzv. TONNAGE 69.).⁴³

f) Prema PZ '04. zastava Republike Hrvatske jest znak hrvatske državne pripadnosti broda (čl. 181.), a nad brodom hrvatske državne pripadnosti Republika Hrvatska ima pravo i dužnost obavljati nadzor nad upravnim, gospodarskim i tehničkim poslovima (čl. 179., st. 2.). Stoga je Republika

³⁹ U Republici Hrvatskoj stupio je na snagu dana 01. siječnja 1997. god. – vidi **Milan Staničić**: *Pariški memorandum o suglasnosti o nadzoru države luke*, "Kapetanov glasnik", Split, br. 9, 2004., str. 13. – 14.

⁴⁰ Vidi "Službeni list SFRJ – Međunarodni ugovori", br. 3/84. Republika Hrvatska Hrvatska je stranka te konvencije od 08. listopada 1991. god. ("Narodne novine – Međunarodni ugovori", br. 1/92), a konvencija je na snazi od dana 08. siječnja 1993. god. – **Vujasinović**, *op. cit.*, str. 112. Ta konvencija zajedno sa izmjenama usvojenim 1995. god. u Londonu (tzv. STCW Pravilnik) predstavlja jedinstvenu cjelinu (STCW 78/95) i smatra se jednim od najvažnijih međunarodnih instrumenata sa stanovišta sigurnosti plovidbe i zaštite morskog okoliša, ikad usvojenih u okrilju Međunarodne pomorske organizacije – vidi **Rudolf Capar**: *Pomorsko upravno pravo*, Zagreb, 1987., str. 140. – 142., **Mario Babić – Maja Marković**: *Što donose izmjene i dopune STCW Konvencije*, "Uporedno pomorsko pravo", Zagreb, br. 1-4, 1995., str. 247. – 256., **Željko Kiperaš**: *Uzroci i posljedice donošenja izmjena i dopuna STCW konvencije*, 1978., "Poredbeno pomorsko pravo", Zagreb, br. 1, 2001., str. 117. – 142., **Dragan Bolanča**: *Pomorsko pravo (odabrane teme)*, Split, 1999., str. 64. – 72., **Ivo Grabovac**: *Plovidbeno pravo Republike Hrvatske*, Split, 2003., str. 71. – 73., **Axel Luttenberger**: *Pomorsko upravno pravo*, Rijeka, 2005., str. 157. – 158.

⁴¹ Ta je konvencija na snazi u Republici Hrvatskoj od 19. srpnja 1997. god. (vidi "Narodne novine – Međunarodni ugovori", br. 4/96.) – **Vujasinović**, *op. cit.*, str. 133. O spomenutoj konvenciji vidi **Ivo Grabovac**: *Doprinos nekih međunarodnih konvencija sigurnosti plovidbe*, "Pomorski zbornik", Rijeka, br. 40, 2002., str. 440.

⁴² Protokol iz 1992. god. o izmjeni *Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja mora uljem* iz 1969. god. i Protokol iz 1992. god. o izmjeni *Međunarodne konvencije o osnivanju Međunarodnog fonda za naknadu štete zbog onečišćenja mora uljem* iz 1971. god. stupili su na snagu dana 12. siječnja 1999. god. – *ibid.*, str. 133. i 135., vidi više o spomenutim aktima **Ivo Grabovac**: *Suvremeno hrvatsko pomorsko pravo i Pomorski zakonik*, Split, 2005., str. 237. – 243. Na ove konvencije sadržajno se naslanja *Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem* (engl. *International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage*) iz 2001. (vidi "Narodne novine – Međunarodni ugovori", br. 9/06),

⁴³ Vidi "Službeni list SFRJ – Međunarodni ugovori", br. 10/72. Republika Hrvatska je stranka te konvencije od 08. listopada 1991. god. ("Narodne novine – Međunarodni ugovori", br. 1/92), a konvencija je na snazi od dana 08. siječnja 1993. god. – **Vujasinović**, *op. cit.*, str. 111. Poblje o toj konvenciji **Grabovac – Petrinović**, *op. cit.*, str. 59. – 60.

Hrvatska dužna na sve brodove koji viju njenu zastavu primjenjivati *Međunarodni pravilnik o upravljanju sigurnošću* (engl. *International Safety Management Code – ISM Code*) 1993. (izmijenjen i dopunjen 2000. god.)- glava IX. SOLAS konvencije 1974. Pomorski zakonik iz 2004. god. određuje kompaniju kao fizičku ili pravnu osobu koja je preuzela odgovornost za upravljanje brodom od vlasnika broda i koja je preuzimanjem takve odgovornosti preuzela ovlasti i odgovornosti sukladno ISM Pravilniku (čl. 5., toč. 34.). Kompanija mora ustrojiti poseban sustav za sigurno vođenje broda (engl. *Safety Management System – SMS*) što se dokazuje Ispravom o ispunjavanju uvjeta iz ISM Pravilnika (engl. *Document of Compliance – DOC*). Sljedeći korak je je Svjedodžba o sigurnom vođenju broda (engl. *Safety Management Certificate – SMC*) kojom se dokazuje da brod obavlja sve svoje operacije u skladu sa sustavom za sigurno vođenje broda.⁴⁴

g) PZ '04. god. u Dijelu trećem, glava III. (čl. 40. – 73.) sadrži odredbe o lukama, a ostala pitanja u vezi s lukama koja nisu uređena ovim Zakonikom, uređuju se posebnim zakonom (čl. 56., st. 5.). Novina je da će za strane plovne objekte (koji su prisiljeni skloniti se u unutarnje morske vode Republike Hrvatske ili zabranjenju zonu zbog više sile ili nevolje na moru) ministar mora, turizma, prometa i razvitka odrediti mjesta zakloništa, propisati uvjete koje moraju zakloništa moraju ispunjavati, te propisati uvjete i način korištenja mjesta zakloništa (čl. 17.) i to u roku od tri godine⁴⁵ od dana stupanja na snagu tog Zakonika (čl. 1021., st. 1.).⁴⁶

h) Zanimljiva je i odredba čl. 64., st. 3. PZ '04. kojom će ministar mora uz suglasnost s ministrom nadležnim za poslove zaštite okoliša donijeti propis o upravljanju i nadzoru vodenog balasta i to u roku od dvije godine od dana stupanja na snagu PZ '04.⁴⁷ Time smo prihvatili suvremena rješenja *Međunarodne konvencije o nadzoru i upravljanju brodskim balastnim vodama i talozima* (engl. *International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments*) iz 2004. god., iako ona još nije stupila na snagu, niti ju je Republika

⁴⁴ Vidi **Drago Pavić**: *Pravni učinci primjene ISM kodeksa na ograničenje odgovornosti brodara*, "Poredbeno pomorsko pravo", Zagreb, br. 155, 2001., str. 57. – 70., **Željko Kiperaš**: *ISM kodeks – primjena od strane države zastave*, "Uporedno pomorsko pravo", Zagreb, br. 1 - 4, 1996., str. 73. – 82.,

⁴⁵ To znači do 29. prosinca 2007. god.

⁴⁶ Nakon pomorskih nezgoda tankera *Erika* (1999.), *Castor* (2000.) i *Prestige* (2002.) IMO je donio Rezoluciju A. 949 (23) pod nazivom **Smjernice o mjestima zakloništa za brodove kojima je potrebna pomoć** (engl. *Guidelines on places of refuge for ships in need of assistance*), koja se primjenjuje u slučajevima kada brodu treba pomoć, a sigurnost ljudskih života nije ugrožena - поближе **Ranka Petrinović**: *Spašavanje u funkciji zaštite okoliša s posebnim osvrtom na mjesto zakloništa*, Zbornik radova sa savjetovanja "Pomorski zakonik Republike Hrvatske i druge novine iz područja pomorskog i prometnog prava", Rijeka, 2005., str. 203. – 220., **Ranka Petrinović**: *Mjesto zakloništa kao novi element zaštite morskog okoliša*, "Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu", br. 3, 2005., str. 409. – 430.

⁴⁷ Krajnji rok je dakle, 29. prosinca 2006. god.

Hrvatska ratificirala.⁴⁸ Ista je situacija i sa *Međunarodnom konvencijom o štetnim sustavima protiv obrastanja brodova* (engl. *International Convention for the Control of Harmful Anti-fouling System on Ships*) iz 2001. god.⁴⁹

3. NEKE NOVOSTI NA PODRUČJU POMORSKOG IMOVINSKOG PRAVA

Na ovom je području hrvatsko pomorsko zakonodavstvo prvenstveno trebalo uskladiti s rješenjima međunarodnih unifikacijskih instrumenata koje je Republika Hrvatska ratificirala nakon stupanja na snagu PZ '94.⁵⁰ Kod ugovora o prijevozu stvari morem to su *Protokol iz 1968. o izmjeni Međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o teretnici iz 1924.* (engl. *Protocol of 1968 to amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, 1924* – tzv. Visby Protocol, 1968) i *Protokol iz 1979. o izmjenama Međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o teretnici iz 1924., izmijenjenu Protokolom iz 1968.* (engl. *Protocol of 1979 to amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, 1924, as amended by the Protocol of 1968* – tzv. SDR Protocol, 1979).⁵¹ Kod ugovora o prijevozu putnika morem to su *Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. god.* (engl. *Athens Convention relating to the Carriage of passengers and their Luggage by Sea, 1974*) s odgovarajućim Protokolima iz 1976. god. (engl. *Protocol of 1976 to the Athens Convention relating to the Carriage of passengers and their Luggage by Sea, 1974*) i 1990. god. (engl. *Protocol of 1990 to the Athens Convention*

⁴⁸ Detaljnije **Maja Markovčić Kostelac – Pavao Komadina:** *Prikaz Međunarodne konvencije o nadzoru i upravljanju brodskim balastnim vodama i talozima*, 2004., "Pomorski zbornik", Rijeka, br. 41, 2003., str. 293. – 299., **Josip Lovrić – Branka Milošević – Marijana Pečarević:** *O riziku kontaminacije brodskim vodenim balastom i pravnim aspektima zaštite Jadrana*, "Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu", br. 3, 2005., str. 391. – 398.

⁴⁹ Brod je sposoban za plovidbu u određenim kategorijama plovidbe i za određenu namjenu ako udovoljava odredbama PZ '04., propisima donesenim na temelju tog zakonika i tehničkim pravilima u vezi sa, *inter alia*, zaštitom morskog okoliša od štetnog djelovanja sustava protiv obraštanja trupa (čl. 76., st. 1., toč. 7.)

⁵⁰ Nakon 22. ožujka 1994. god.

⁵¹ Oba su protokola stupila na snagu u Republici Hrvatskoj dana 23. siječnja 1999. god. (vidi "Narodne novine – Međunarodni ugovori", br. 3/95) – **Vujasinović, op. cit.**, str. 119. Detaljnije o izmjenama **Dragan Bolanča:** *Ugovor o prijevozu stvari morem – glavne novine iz Pomorskog zakonika iz 2004. god.*, Zbornik radova sa savjetovanja "Pomorski zakonik Republike Hrvatske i druge novine iz područja pomorskog i prometnog prava", Rijeka, 2005., str. 103. – 106.

relating to the Carriage of passengers and their Luggage by Sea, 1974).⁵² U materiji spašavanja prihvatili smo *Međunarodnu konvenciju o spašavanju*. (engl. *International Convention on Salvage*) iz 1989. god.⁵³

Jedna od pomorskih imovinskih konvencija, čija je rješenja PZ '04. akceptirao (iako nije stupila na snagu, niti ju je Republika Hrvatska ratificirala) jest *Međunarodna konvencija o pomorskim privilegijama i hipotekama* (engl. *International Convention on Maritime Liens and Mortgages*) iz 1993. god.⁵⁴

4. ZAKLJUČAK

Pitanje unifikacije (ujednačavanja) pomorskog prava (upravnog i imovinskog) predstavlja *condicio sine qua non* suvremenog pomorskog poduzetništva. Stoga je hrvatski pomorski zakonodavac slijedio to načelo pri donošenju novog Pomorskog zakonika 2004. god. Taj zakonodavni akt, donesen svega 10 godina nakon prijašnjeg Pomorskog zakonika iz 1994. god. nije samo tekst koji ispravlja i nadopunjuje nejasnoće i propuste koji su se uočili u svakodnevnoj primjeni bivših zakonskih rješenja.⁵⁵ To je akt koji prihvaća najsuvremenija rješenja različitih međunarodnih unifikacijskih instrumenata, bez obzira na činjenice jesu li stupili na snagu, te je li ih Republika Hrvatska ratificirala. Nadalje, tekst novog zakonika usklađen je s mnogobrojnim propisima Europske unije iz područja pomorstva⁵⁶ i predstavlja osnovni pravni okvir za nastavak procesa harmonizacije donošenjem posebnih podzakonskih propisa. Zbog mnogobrojnih bitnih izmjena i ugradbe recentnih međunarodnih konvencija, za novi hrvatski Pomorski zakonik može se kazati da je to "*najsuvremeniji nacionalni pomorski zakon*".⁵⁷

⁵² Premda su za sva tri akta položeni instrumenti istog dana (12. siječnja 1998. god.), dan njihovog stupanja na snagu je različit. Atenska konvencija je stupila na snagu u Republici Hrvatskoj dana 12. travnja 1998. god., Protokol iz 1976. dana 12. siječnja 1998. god., a Protokol iz 1990. dana 12. ožujka 1998. god. (vidi "Narodne novine – Međunarodni ugovori", br. 2/97) - **Vujasinović**, *op. cit.*, str. 121. U čemu se sastoje novine vidi **Marija Pospisil Miler**: *Granice odgovornosti prijevoznika za smrt i ozljede putnika po novom Pomorskom zakoniku u odnosu na rješenja na međunarodnoj razini*, Zbornik radova sa savjetovanja "Pomorski zakonik Republike Hrvatske i druge novine iz područja pomorskog i prometnog prava", Rijeka, 2005., str. 107. – 127. i **Dragan Bolanča**: *Ugovori o iskorištavanju pomorskih brodova – novosti u Pomorskom zakoniku iz 2004. god.*, "Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu", br. 3, 2005., str. 485. – 486.

⁵³ U Republici Hrvatskoj stupila je na snagu dana 10. rujna 1999. god. (vidi "Narodne novine – Međunarodni ugovori", br. 9/98) - **Vujasinović**, *op. cit.*, str. 117. O toj konvenciji opširno vidi **Ranka Petrinović**: *Zaštita morskog okoliša kao element suvremenog prava spašavanja (doktorska disertacija)*, Split, 2005.

⁵⁴ O suvremenim rješenjima u vezi hipoteke na brodu vidi **Marin**, *op. cit.*, str. 65. – 81., a o pomorskim privilegijama vidi **Tasić**, *op. cit.*, str. 83. – 86.

⁵⁵ Poblize **Čorić**, *op. cit.*, str. 9. i dalje.

⁵⁶ O značaju prava Europske unije na pomorsko pravo vidi **Jan Lopuski**: *Maritime Law in the XXI Century: Tradition, Modernity, Rationality*, "Revista Europea de Derecho de la Navegacion Maritima y Aeronautica", Barcelona, br. 20, 2004., str. 2970.

⁵⁷ Tako **Ivo Grabovac**: *Suvremeno hrvatsko pomorsko pravo i Pomorski zakonik*, Split, 2005., str. 5.

THE NEW MARITIME CODE OF REPUBLIC OF CROATIA AND QUESTION OF UNIFICATION OF MARITIME LAW

The Republic of Croatia, as a maritime state, has a particular interest in following unification aspirations in the ordering of maritime law relations. The new Maritime Code of the Republic of Croatia came into force on December 29, 2004. In mentioned act Republic of Croatia accepts new international conventions of maritime commercial and administrative law and legislates them as consistently as possible in domestic law. It follows *acquis communautaire* also. In conclusion, we can say that new act represents an improvement in the development of Croatian maritime law.

Key words: *maritime code of the Republic of Croatia, municipal Law,
European Law*